

Am 9. November tritt in Danzig die General-  
Versammlung der Actionäre oben genannter Eisen-  
bahn-Gesellschaft zusammen, um über Annahme  
oder Ablehnung der bekannten Verfaßlichungs-  
Offerte der preussischen Regierung zu beschließen.  
Der Aufsichtsrath hat die Frage eingehend erwogen,  
eine Sub-Commission zur Prüfung des Detail-  
materials eingesetzt und sich dann schließlich gleich  
der Direction für die Annahme der Offerte der  
Staatsregierung entscheiden müssen. Aufsichtsrath  
und Direction unterbreiten nun der General-  
Versammlung einen gemeinschaftlichen Bericht. Bei  
der großen Wichtigkeit der Angelegenheit halten wir  
es für angezeigt, zunächst diesen Bericht hier unver-  
fälscht (nur mit Uebergabe seiner Anlagen) folgen  
zu lassen, eine weitere Behandlung der Sache uns  
vorbehaltend. Der Bericht lautet:

Die k. k. Staatsregierung hat sich mittelst des in Absicht beigelegten Rescripts vom 22./23. August cr. bereit erklärt, mit der Marienburg-Mlawta'er Eisenbahn-Gesellschaft einen Vertrag über den Erwerb unseres Unternehmens abzuschließen. Nach demselben sollen den Actionären für die freiwillige Abtretung ihres Eigenthums an den Staat als Abfindung für je 7 Stammactien a 600 Mark Staatsschuld = Verschreibungen der 3 1/2 procentigen consolidirten Anleihe zum Nennwerthe von von 1500 Mk. mit Zinscheinen vom 1. Januar 1887 und für je 7 Stamm-Prioritätsactien a 600 Mk. Staatsschuld = Verschreibungen der 3 1/2 proc. consolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 4500 Mk. mit Zinscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1887 gewährt werden. Diefem Angebot entsprechend würden ab 1. Januar 1887 an Staatsrente unter Zugrundelegung des Nennwerthes der 3 1/2 proc. Consols erhalten: die Stamm-Prioritätsactien a 600 Mk. 3,75 Proc., mithin die gesammten 21 400 Stüd Stamm-Prioritätsactien im Nominalbetrage von 12 840 000 Mk. = 481 500 Mk. pro Jahr, die Stammactien a 600 Mk. 1,25 Proc., mithin die gesammten 21 400 Stüd Stammactien im Nominalbetrage von gleichfalls 12 840 000 Mk. = 160 500 Mk. pro Jahr, zusammen 642 000 Mk. pro Jahr, während dieselben seit dem Bestehen der Bahn an Dividenden bezogen haben und zwar:

im Jahre:	878,	79,	80,	81,	82,	83,	84,	85.
die St.-R.	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
die St.-Act.	1/2%	1/2%	1/4%	3/8%	6%	2%	1/2%	1/2%

mitlin im Durchschnitt aller Betriebsjahre:

die St.-Prior.-Act.	5 Proc.	= 642 000 Mk. pro Jahr
die Stamm-Actien	1,67 "	= 214 428 " " "
		zusammen 856 428 Mk. pro Jahr

und im Durchschnitt der letzten 5 Jahre:

die St.-Prior.-Act.	5 Proc.	= 642 000 Mk. pro Jahr
die Stamm-Actien	2,43 "	= 312 012 " " "
		zusammen 954 012 Mk. pro Jahr.

Das Angebot der königlichen Staatsregierung bleibt hiernach hinter dem bisherigen Ertragniß erheblich zurück.

Die Verhandlungen der zu den stattgehabten Verhandlungen mit den Herren Commissarien der königl. Staatsregierung gewählten Vertreter der diesseitigen Gesellschaftsorgane, eine dem bisherigen Ertragniß mehr entsprechende Aufbesserung des vorgedachten Angebots resp. des im § 2 des Vertrags-Entwurfs genannten Liquidations-Kaufpreises zu erzielen, sind von einem Erfolge nicht begleitet gewesen; die Herren Commissarien der königlichen Staatsregierung haben sich vielmehr darauf beschränkt, unseren Vertretern gegenüber zu erklären, daß die Werthschätzung des Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn-Unternehmens unter sorgfältigster Erwägung aller in Betracht kommenden Verhältnisse statgefunden habe.

Dieser Erklärung entsprechend ist uns mittelst Rescripts der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen vom 1. Oktober cr. der definitive Entwurf zu dem Vertrage mit der Eröffnung zugefertigt worden, „daß dem Antrage auf Erhöhung des Kaufpreises nach nochmaliger Erwägung zu ihrem (der Herren Minister) Bedauern nicht entsprechen werden könne“.

Welche Grundlagen diese Erwägungen gehabt haben, wissen wir nicht; eine Vergleiche der uns gemachten, dem bisherigen Ertragnis gegenüber ungewissheit als außerordentlich niedrig ercheinenden Offerte mit den bei früheren Verstaatlichungen anderen Bahnen gemachten Angeboten legt indeß die Vermuthung nahe, daß seitens der künftl. Staatsregierung in der Zukunft ein dem Ertragnis

Der Genius und sein Erbe. Nachdruck verboten.

Recht befremdlich muthete Ellen ein übersichtlicher Aufsatz über die gesammte Ausstellung an, den eine Wochenchrift gleichsam als Einleitung in die folgenden Einzelbesprechungen vorausgeschickte.

Da war wohl groß Wesen mit dem Namen Buntzel gemacht. Eine Kiesenpause des Ruhmes wurde da dem Maler gelassen, dessen Bilder ja seit langen Jahren hors de concours waren; aber man schlug tie, um dem lieben Sohne des berühmten Mannes einen triumphalen Einzug in den Tempel der Anerkennung zu bereiten. Es klang gerade so, als wäre man es dem Allen aus Verehrung und Dankbarkeit schuldig, um auch in seinem Sprößling einen ebenbürtigen Meister zu bewundern, und als wär' es die reine Impietyät gegen den verdienten Mann, wenn man an dem Sohne nicht die traditionelle, die angeborene Vortrefflichkeit zugab, bekräftigte und ausposaunte, die mit dem Namen des Vaters seit langen Jahren bei allen öffentlichen Beurtheilungen nothgedrungen verknüpft war.

Ein richtiger Buntzel konnte nicht schlecht malen! Der Sohn eines solchen Vaters unmöglich ein unbedeutendes Talent sein! Und griff man wirklich vielleicht im Lob um ein Töndchen zu hoch, na, was schadete das? es machte dem Allen Freude, und der hatte solche Freude reichlich verdient! Ber-

der Vorjahre entsprechendes Resultat nicht für  
wahrscheinlich gehalten werde.

Indem wir hinsichtlich des Ergebnisses der Vorjahre auf die speciellen Ausführungen unserer bisherigen Geschäftsberichte verweisen, wollen wir nur hervorheben, daß betragen haben die Betriebseinnahmen:

im Betriebesjahre	bei einem X-tre- lang non meter.	bei ge- mto- mto- flo- meter.	bei Mo- aus- filometer eigenen und fremder Bögen.	aus keim Spez lonen betrifft.	aus dem Ölfiter betrifft	aus dem gortung aus dem Boys höftr.	aus noffigen Duelien incl. Zu- fammen. Böb- längc.	fitr je- des Mo- to- mto- mto- flo- meter.	fitr je- des Mo- to- mto- mto- flo- meter.	fitr je- des Mo- to- mto- mto- flo- meter.
1876	143,08	152,289	14,794,502	282,13	1,317,250	180,906	1,780,221	12,447	5,05	0,12
1879	143,08	320,716	3,548,659	276,757	1,143,909	261,748	1,682,444	11,768	5,25	0,12
1880	143,08	396,330	11,764,552	283,865	992,789	233,822	1,209,974	10,557	5,03	0,12
1881	143,08	320,647	11,737,151	283,476	1,568,988	210,888	2,040,335	14,328	6,39	0,12
1882	143,08	339,844	92,355,447	290,908	2,317,156	224,438	2,828,439	19,776	7,74	0,13
1883	143,08	324,489	19,901,528	301,724	1,683,022	204,351	2,195,097	15,241	5,71	0,11
1884	149,85	325,690	18,603,307	298,932	1,340,695	213,114	1,847,637	12,380	5,22	0,10
1885	149,85	303,391	20,097,232	277,986	1,524,924	185,954	1,983,864	13,272	4,93	0,10

Während nach Vorstehendem die Einnahmen  
pro Wagen-Kilometer sich beziffert haben:  
in den Jahren 1878 bis 1881 auf 12 Pf.  
im Jahre . . . 1882 sogar . . . 13 "

und dieselben zurückgegangen  
im Jahre 1883 auf . . . . . 11 Pf.  
und im Jahre 1884 und 1885 auf 10 "

Dieser erhebliche Rückgang beruht wesentlich auf den Frachtherabsetzungen, welche wir zur Erhaltung des russischen Verkehrs concediren mußten; derselbe hat aber auch veranlaßt, daß das Verhältniß der Ausgaben zu den Einnahmen sich zu Ungunsten des Reinertragnisses nicht unerheblich verschoben hat, denn es betragen die Ausgaben und zwar:

a. Die Betriebs-Einnahmen				b. Die zur Deckung dieser Fonds benötigten Beträge				c. Die Ueberschüsse	
im Jahre	in Summa	in Prozenten der Einnahme	für den Deckungsfonds I.	für den Deckungsfonds II.	für den Deckungsfonds I.	für den Deckungsfonds II.	in Summa	in Prozenten der Einnahme	
1878	834 945	46,89	10,44	—	—	—	759 800	43,67	
1879	747 679	44,48	10,36	—	—	—	760 300	43,19	
1880	631 611	41,83	10,66	—	—	—	717 500	43,52	
1881	793 695	39,73	8,38	—	—	—	1 085 000	35,94	
1882	1 033 780	38,67	7,48	—	—	—	1 323 200	35,85	
1883	1 004 487	49,76	8,33	—	—	—	1 007 700	45,91	
1884	858 808	49,11	9,52	—	—	—	782 800	42,37	
1885	1 000 348	50,30	9,34	1,26	0,21	1,81	737 400	37,08	

dient um die Kunst, um seine Kinder und um Berlin  
erst recht!

Die Reichshauptstadt hatte eine Berühmtheit mehr bekommen über Nacht und noch dazu eine, deren Name ihr bereits geläufig war, den sie nicht erst auswendig zu lernen brauchte. Der reine Gewinn!

Ellen sollte diese Melodie noch öfter und zur Genüge hören.

Der „stinkenden Frau“ war in jenem Aufsaß keine Erwähnung gethan, der Name Hugo Knorr war in dem langen Berichte gar nicht genannt.

Ellen empfand das wie ein Unglück oder doch wie den Vorboten eines Unglücks. Sie konnte die Nacht, nachdem sie das einspaltige Geschreibsel gelesen und wieder gelesen hatte, gar nicht einschlafen.

Die Mutter aber freute sich laut über den großen Erfolg, den ihr Herzblatt in der Reichshauptstadt davontrug. „Ich hab's ja immer gesagt, mein Karlchen wird noch ein ganzer Kerl! Da sieht Jhr's!“

„Mir kann's recht sein!“ erwiderte der Vater, aber auch von seinem Gesichte strahlten Zufriedenheit und Freude. „Ich wollte mich doch wundern, wenn den Deutschen und vollends meinen lieben Berlinern der Name Buntzel keinen Respect mehr einflöste.“

Ellen sah dem Vater verwundert auf den

Die Ausgabesteigerung ist indeß nicht allein der Reduction unserer Einnahme-Anteile, sondern auch dem Umstande zuzuschreiben, daß die Unterhaltung der Bahn, namentlich der Gebäude und Betriebsmittel in der Letztzeit naturgemäß höhere Summen beansprucht hat, als in den ersten Jahren des Betriebes, sowie daß in Folge des Gesetzes vom 18. Juli 1884 zur Neubildung eines zweiten Reservefonds und eines zweiten Erneuerungsfonds nicht unerhebliche Summen aufgewendet werden mußten.

Wenn gleich nicht anzunehmen ist, daß die Concurrenzverhältnisse namentlich der russischen Hafenplätze gegen die deutschen Dürseplätze wieder eine Aufbesserung der dieseligen Einnahme-Anteile zur Möglichkeit machen werden, und wenn auch nicht anzunehmen ist, daß eine weitentliche Herabminderung der Ausgaben, namentlich für Unterhaltung der Gebäude und des Kollwerks, in der Folge eintreten könnte, so erscheint das Angebot selbst dem Ertragniß des letzten Jahres gegenüber doch so gering, daß nur die weitere Annahme übrig bleibt, die Königl. Staatsregierung habe sich bei Bemessung desselben nicht allein von der gegenwärtigen Erwerbslage unserer Bahn, sondern auch von dem Umstände leiten lassen, daß sie vermittelst ihrer in neuerer Zeit zur Eröffnung gekommenen resp. im Bau befindlichen neuen Linien in die Lage kommen könnte, einen nicht unerheblichen Theil desjenigen Verkehrs, welcher bisher über unsere Linie bedient wurde, demnachst auf ihre Staatsbahn-Routen überzuleiten.

Inwieweit dies der Staats-Eisenbahn-Verwaltung gelingen wird, ist nicht vorherzusehen.

In der Annahme, daß die seitherige Praxis bezüglich der Tarifbildung auch für die Folge beibehalten werde, haben wir vor Kurzem zwar mit den beteiligten russischen Bahnen unter der Voraussetzung der Beteiligung der Staatsbahn-Verwaltung mit ihrer Strecke Marienburg-Danzig vereinbart, den Verkehr zwischen Rußland und Danzig als fernerhin, bis auf Weiteres, über unsere Route zu bedienen; wir müssen indessen schon jetzt der Befürchtung Raum geben, daß auf die Dauer dieser Verkehr unserer Route doch nicht ganz zu erhalten sein wird. Denn abgesehen davon, daß die Concurrenzlinie Rowel-Proßitten-Johannisburg-Güldenboden-Danzig, an welcher der preussische Staat mit der ganzen 333 Kilom. langen Strecke Pld-Danzig theilhaftig ist — nur 4,80 Proc. länger ist, als diejenige via Jülowo, gestaltet sich die Tarifbildung über die vorerwähnte Staatsbahn-Route Proßitten-Johannisburg inforn günstiger, als dieselbe nicht mit denjenigen Vorabzügen belastet wird, welche die Route via Jülowo der russischen Südwestbahn für Abgabe der Transporte in Rowel concediren muß.

Für diejenigen unserer Actionäre, welchen die Verkehrs-Verhältnisse unserer Bahn nicht in vollem Umfange bekannt sind, bemerken wir erläuternd, daß ein sehr erheblicher Theil unseres Verkehrs aus dem großen Bezirk der russischen Südwestbahnen und ihrer Hinterbahnen originirt, daß die russischen Südwestbahnen daher mit ihrer Transpolitit einen ungewöhnlichen Einfluß auf unsere Linie haben. Diese Transpolitit richtet sich natürlich dahin, die eigene Bahn möglichst ihrer ganzen Länge nach auszunutzen. Da aber die Transporte für unsere Linie in Kowel an die Weichselbahn abgegeben werden müssen, d. h. 333 Kilom. vor Grajewo (der Endstation der Südwestbahnen), so hat die Direction der Letzteren verlangt und durchgesetzt, daß die in Kowel an unsere Linie abzugebenden Transporte mit einem Frachtaufschlage belastet werden, der ihrem Gewinn an der nicht gefahrenen Strecke Kowel-Grajewo entspricht. Dies mußte die Transporte über unsere Route sehr theuern und nöthigte uns, in Gemeinschaft mit der Weichselbahn, diesen Frachtaufschlag als Vorabzug von unseren beiderseitigen Frachtanteilen zu tragen, weil sonst unsere Linie concurrenzunfähig geworden wäre.

Der erwähnte Frachtaufschlag fällt aber für die neue Staatsbahn - Route Proßien - Johannisburg-Danzig fort, weil auf dieser Route die Elbwasserbahnen ihre volle Länge bis Grajewo ausnützen. Sollte es dennoch gelingen, diesen Verkehr unserer Route - wenn auch nur theilweise - zu erhalten, so darf nicht außer Acht gelassen werden, daß das durch neuerbaute Concurrentenlinien innerhalb Rußlands (die Linie Rowno - Wilna und Krementschuk-Nowyn) nicht unerheblich unterstützte Streben der russischen Bahnen: „den Verkehr ihren eigenen Linien so lange als möglich zu erhalten und unter

Mund. Er also schien gleicherweise von der Meinung durchdrungen, daß die Welt schon seinem eigenen Verdienste auch den Erfolg des Sohnes schuldig sei!

Ellen hätte dies vielleicht selber ganz in der Ordnung gefunden, wenn sie mit ihrem Herzen nicht am Erfolg eines Dritten theilhaftig gewesen wäre, der nicht zu den Buzgeln gehörte . . . noch nicht . . . und ach, vielleicht niemals zu dieser illustren Familie gehören werde!

Annoch hoffte sie und recht zuverlässig auf die folgenden Berichte.

Sie kamen nach und nach in der Bossischen, in der Norddeutschen Allgemeinen, in der National- und den anderen beliebten Zeitungen . . . Ellen las sie alle, alle . . .

Ihr wirbelte der Kopf von technischen Redensarten und subtilen Unterscheidungen. Wenn sie einen Artikel recht gut geschrieben fand, dachte sie: der Mann versteht etwas davon, der wird meinem Hugo Gerechtigkeit widerfahren lassen!

Und dann wartete sie gespanntem Herzens auf die Fortsetzung.  
Es kamen allerhand Fortsetzungen, alberne und kluge, partielle und gerechte, nüchterne und superlativische . . . den Erfolg des Professors Carolus Wümel befristigten sie alle . . . Von Hugo Knorr redeten sie nicht alle . . . die meisten wohl . . . ja, ja; sie machten dem jungen Meister so ein halbseitiges Com-

den weitgehendsten Tarifreductionen ihren eigenen  
Säfen zuzuführen", sehr bald die Frage reifen  
lassen kann, ob es überhaupt noch lobnend erscheint,  
auf Beibehaltung dieses Verkehrs besonderen Werth  
zu legen. Unsere Antheile in demselben sind jetzt  
der Concurrenz-Regelung im Jahre 1883 so niedrig,  
daß wir weiteren Tarifherabsetzungen zu folgen  
kaum in der Lage sein werden.

Die Einnahmen aus dem hier in Frage stehenden Verkehr haben im Durchschnitt der letzten fünf Jahre betragen rot. 420 000 Mk. = 24,89 Procent Gesamt-Einnahmen aus dem Güterverkehr (im Jahre: 1885: 319 000 Mk. = rot. 20 Proc. der Einnahmen aus dem Güter-Verkehr).

Wie hiernach zu besorgen ist, daß der gänzliche oder doch theilweise Verlust des russischen Verkehrs für unsere Bahn u. S. nur eine Frage der Zeit sein werde, so ist auch zu befürchten, daß in dem für unsere Bahn wichtigsten, dem politischen Verkehr größere Einnahme-Ausfälle nicht zu vermeiden sein werden.

Hauptsächlich wird dies herbeigeführt werden durch die schon im nächsten Jahre zur Eröffnung kommende neue Concurrenzlinie Gelm-Drest, sowie durch das bereits vorliegend erwähnte Streben der russischen Bahnen, ihren eigenen Häfen — namentlich Odessa — concurrenzfähige Tarife zu geben. Letzteres hat erst vor Kurzem eine so erhebliche Reduction der Tarifsätze von polnischen Stationen nach Odessa zur Folge gehabt (z. B. ist der Getreide-Frachtsatz für Dorogusch auf Rowel transitio - Odessa von 75,20 Rbl. auf 47,74 Rbl. pro Wagon ermäßigt worden), daß wir zur Aufrechterhaltung concurrenzfähiger Sätze für Danzig von unseren jetzigen normalen Staatsbahn-Tarifen — unter Voraussetzung der Genehmigung des Herrn Ministers — um Erhebliches herabzugehen genöthigt sein werden. Eine solche Herabsetzung verursacht naturgemäß eine Minderung unserer Einnahmen, welche sich noch fühlbarer gestalten könnte, wenn man die Eventualität in Betracht zieht, daß der Herr Minister die Genehmigung zu der notwendigen Concurrenz-Regelung verweigern würde.

Außerdem gelangen in spätestens Jahresfrist die Staatsbahnstrecken Jlowo-Soldau-Allenstein sowohl, als Soldau-Jablonowo zur Eröffnung. Wenn es auch möglich gewesen ist, hinsichtlich der letzten Strecke mit der Staatsbahn ein Abkommen zu treffen, daß der von Jlowo loco und Jlowo trans kommende, nach Stationen westlich Jablonowo bestimmte Verkehr unserer Route — allerdings unter erheblichen Antheilsreductionen — erhalten bleibt, so haben wir doch auf den in umgekehrter Richtung gehenden Verkehr verzichten müssen. Wesentlich ausführbarer für uns wird die Eröffnung der Strecke Jlowo-Soldau-Allenstein in Verbindung mit der bereits im Betrieb befindlichen Linie Allenstein-Kobbelbude-Königsberg sein, wenn die Staatsbahn-Verwaltung für diese Route eine Beteiligung Königsbergs an dem bisher von Danzig allein betriebenen polnischen Verkehr in dem Maße zu erhalten strebt, wie dies der Herr Minister in seiner Sanitäts-Vorlage über den Bau gedachter Strecke in Aussicht genommen hat.

Diesen voraussichtlichen Ausfällen steht allerdings diejenige Einnahme gegenüber, welche nach dem mit uns getroffenen Abkommen der Staat für die Mitbenutzung unserer Strecke Soltau-Flowow nach Eröffnung des Betriebes auf den vorgenannten Zweigbahnstrecken Soltau-Zablonowo und resp. Soltau-Altenstein uns zu zahlen verpflichtet ist. Ob diese Summe ein hinreichender Ersatz für den voraussichtlichen Verlust im polnischen Verkehr sein wird, läßt sich um so weniger übersehen, als nach den bezüglichen Vertrags-Bestimmungen es der Staatsbahn-Verwaltung überlassen ist, den Umfang der Mitbenutzung unserer Anlagen zu bestimmen und wir z. B. nicht zu beurtheilen vermögen, in wie weit die Staats-Eisenbahn-Verwaltung sich auch fernerhin an den für den polnischen Verkehr via Flowow notwendigen Ausnahme-Tarifen unter gleichzeitiger Höherhaltung der Sätze unserer Konkurrenzroute via Alexandrowo mit der Strecke Danzig-Marienburg heftigellen wird.

Wenn die königl. Staatsregierung, wie wir annehmen zu dürfen glauben, bei Abmessung ihres Angebots alle vorstehend erwähnten, möglicherweise uns treffenden Gefahren in Berücksichtigung gezogen hat, so muß es doch zweifelhaft erscheinen, ob auch dem Umfange Rechnung getragen worden ist, daß möglicherweise durch den Ausbau der Linie Lublin (Chełm) bis zur hiererwähnten Grenze in der Richtung auf Lemberg unserer Bahn ein größerer Verkehr zugeführt werden könnte. Der Ausbau der

pliment, ohne sich von dem gleichgiltigen, etwas alltäglichen Vorgang, den sein Bild darstellte, lang aufhalten zu lassen. Es fielen auch Lobsprüche dafür ab, so verbrauchte Redensarten, welche Niemand die Nase darauf stoßen, daß da etwas außerordentliches an der Wand hängt. Kein Vergleich mit dem Aufsehen, das Carolinos Meisterwerke dahiem allgemein zu erregen schienen.

Ein enthusiastischer Brief des vortrefflichen Freundes Nettenberg, der selbst einige Studien und Skizzen ausgestellt hatte, bestätigte der Familie den Erfolg ihres Sohnes.

Allen kam in dem Schreiben eine merkwürdige Ähnlichkeit mit einem Berichte, den sie neulich in einer der Zeitungen gelesen. Entweder hatte sich Mettenberg nach diesem Kritiker gebildet, oder dieser sich an der Begeisterung des Kammerherrn ein Muster genommen.

Ellen befaß diese Kritiken nicht mehr und noch weniger die Leute, die solche schrieben. Wie war es möglich, eine Leistung wie die Hugos mit allgemeinen Redensarten, so als eine untern Tugend, zu befehlen! Was war der Grund, daß Keiner etwas außerordentliches darin erkannte! Einer erkannte es doch! Und der mit vollen Worten! Der Vater hatte freilich schon öfter gesagt: Das war' ein Enthusiast von Natur aus! Aber er hatte auch ebenso oft gesagt, es war' ein rechter Kenner.





